

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 24 (2011)  
**Heft:** [12]: St. Gallen entdecken : das Zentrum der Ostschweiz mit neuem Schwung

**Artikel:** Entwicklung auf SBB-Land : was geschieht mit dem Land der ehemaligen Bahnareale?  
**Autor:** Wolff, Richard  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-287227>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# ENTWICKLUNG Die zwei grossen AUF SBB-LAND ehemaligen Güterbahnhofareale sind die wichtigsten Baulandreserven der Stadt St. Gallen.

Text: Richard Wolff

Es geht um nichts weniger als «keine der wichtigsten innerstädtischen Baulandreserven». So steht es im Richtplan der Stadt St. Gallen. Gemeint ist das 39 000 Quadratmeter grosse Güterbahnhofareal beim Hauptbahnhof. Werden dort Wohnungen entstehen? Oder entsteht dort das kantonale Justizzentrum? Bekommt die HSG dort ihren zweiten Campus? Und wie lange können die aktuellen Zwischennutzungen noch bleiben? Ursprünglich wollten die SBB zusammen mit Karl Steiner für 140 Millionen Franken eine Überbauung mit 120 Wohnungen, 4000 Quadratmetern Büros und 6000 Quadratmetern Ladenfläche erstellen. Der Gestaltungsplan für dieses auf Profit getrimmte Projekt wurde 2007 jedoch an der Urne mit 58 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Die Mehrheit wollte keine acht- bis zwölfstöckigen Hochhäuser, wollte weniger Büros, Läden und Parkplätze siehe «Verdichten ist unbeliebt», Seite 22. Nach dem Scheitern dieser Pläne begannen die SBB kleinere Brötchen zu backen. Die Stadt schlug eine weniger dichte, gemischte Wohn- und Gewerbenutzung vor, die mit dem gültigen Zonenplan möglich gewesen wäre, und sie wollte das Areal erwerben und weiterverkaufen.

**ZWEITER ANLAUF UND VERKAUF AN DEN KANTON** Die Frage, warum nun alles doch anders kommt, wird weder von den SBB noch von der Stadt beantwortet. Entweder war das Angebot der Stadt zu wenig konkret oder zu wenig attraktiv. Vielleicht hat die Stadt auch ungeschickt verhandelt oder ist zu wenig dezidiert aufgetreten. Dass sie das Areal nicht selbst entwickeln, sondern anderen Investoren weiterverkaufen wollte, scheint die SBB auch nicht gerade überzeugt zu haben. Warum hätten die SBB diese Investoren nicht selbst finden und den zusätzlich möglichen Gewinn einstreichen sollen? Und genau das versuchten die SBB dann auch.

Allerdings fanden sich laut SBB-Mediensprecher Daniele Pallecchi keine anderen Interessenten, sodass die Bahn schliesslich ganz froh war, als der Kanton sein Interesse anmeldete. Denn dieser sucht Areale für öffentliche Bauten, konkret für ein Justizzentrum und für einen zweiten Campus der aus allen Nähten platzenden HSG siehe «Ungestillter Raumbunger», Seite 16. Obwohl nicht mehr von einer Wohnnutzung im Rahmen der geltenden Zonenordnung die Rede war, schien dies die SBB zu überzeugen. Mit welchem Preisangebot der Kanton seine Argumente

untermauerte, wird nicht publiziert. Mittlerweile will die HSG aber gar nicht mehr am Hauptbahnhof expandieren, sondern näher beim bisherigen Standort. Und auch die Pläne für ein Justizzentrum sind gemäss Alfred Kömme, Direktionssekretär im städtischen Departement Bau und Planung, aller Voraussicht nach gestorben. Grund ist die Finanzkrise, die nun auch den Kanton St. Gallen erreicht hat. Es fehlen Einnahmen und der Steuerfuss müsse erhöht werden, sagt der kantonale Finanzdirektor Martin Gehr. Da bleibt wohl kaum Geld für ein Justizzentrum. Weil von den ursprünglichen Nutzungsabsichten des Kantons damit nichts mehr übrig bleibt, wird das Areal wohl vorerst dem Finanzvermögen zugeschlagen: Gut Ding will Weile haben. Immerhin haben Stadt und Kanton inzwischen vereinbart, die Weiterentwicklung gemeinsam an die Hand zu nehmen. Nun stehen wieder Wohnen und Gewerbe zur Diskussion.

**INTENSIVGEBIET BAHNHOF ST. FIDEN** Entsprechend seiner Lage ist die Planungsgeschichte rund um das Bahnhofsareal St. Fiden weniger spektakulär. Eigentlich ist Unrecht. Mit dem Start der S-Bahn 2013 werden dort fünf Linien stündlich oder halbstündlich halten. Der lange vergessene Quartierbahnhof wird zu einem der besterschlossenen Punkte des Grossraums. Vielleicht hat das noch niemand so richtig erkannt, vielleicht auch, weil der Bahnhof erst seit Kurzem und immer noch nur im Versuchsbetrieb ans städtische Busnetz angeschlossen ist. Das wird sich nun rasch ändern.

Die Stadt hat das Areal zum «planerischen Intensivgebiet» erklärt. Im Unterschied zum Güterbahnhof wird sie hier voraussichtlich auch selbst bestimmen können. Jedenfalls ist die Stadt laut Direktionssekretär Kömme zuversichtlich, dass die Kaufverhandlungen mit den SBB zu einem guten Ende kommen. In St. Fiden geht es um 18 000 Quadratmeter Wohn- und Gewerbezone, die heute als Abstell- und Parkfläche unternutzt sind. Das Areal ist zwar schattig, liegt im engen Tal und wird durch die laute Autobahn bedrängt, bietet aber Entwicklungspotenzial.

Nicht nur eine vergrösserte Migros, auch viele gemischte Nutzungen, öffentliche Einrichtungen, Schulen, Dienstleistungen und sogar Wohnungen in den oberen Etagen sind denkbar. An der Schnittstelle zwischen den Quartieren Heiligkreuz und St. Fiden gelegen muss das Areal auch im Zusammenhang mit den Nachbarn, der Messe

(Olma) und dem Spital, beplant werden. Die SBB beanspruchen selbst rund 9000 Quadratmeter für den Bahnausbau inklusive ein neues Perron. Weitere Entwicklungsflächen werden sich in der Nachbarschaft noch mit der beabsichtigten Verlegung des angrenzenden Werkhofs ergeben.

**ANDERNORTS AUCH** Was sich in St. Gallen mit dem Güterbahnhofareal und dem Bahnhofsareal St. Fiden abspielt, ist in der Schweiz mittlerweile «courant normal». Viele der wichtigsten Landreserven sind in der Hand der SBB. Mitten in den Städten, an den besterschlossenen Lagen liegen grosse, nicht mehr genutzte Areale. Die selbstständige SBB-Division Immobilien ist per Leistungsauftrag vom Bundesrat verpflichtet worden, einen «marktüblichen» Gewinn auszuweisen und diesen grossmehrheitlich der Division Infrastruktur und der sanierungsbedürftigen Pensionskasse zur Verfügung zu stellen. Jahr für Jahr werden Ländereien im Wert von mehreren hundert Millionen Franken verkauft, zwischen 2008 und 2014 für rund zwei Milliarden – in der Regel an den Meistbietenden. In St. Gallen bleibt deshalb dem Stadtpräsidenten nichts anderes übrig, als «Befremden» und «Enttäuschung» darüber zu zeigen, dass die SBB das Land nicht der Stadt, sondern dem Kanton verkauft haben. Wie und von wem diese Areale entwickelt werden, ist eine der wichtigsten Fragen der Stadtentwicklung – auch in der Ostschweiz. Ob und wie weit die Immobilienabteilung der SBB die Stadtentwicklung mitentscheiden soll, müsste breiter diskutiert werden – von der Politik, in der Öffentlichkeit und in den betroffenen Quartieren.

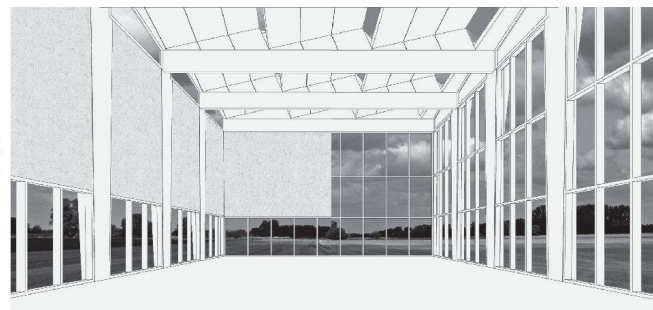
Richard Wolff ist Sozialwissenschaftler und beschäftigt sich am Zürcher Institut Inura mit Planungs-, Entwicklungs- und Partizipationsfragen im urbanen Raum. >>

>Blick über die Dächer des Güterbahnhofs.  
Der Bürohausneubau Gettenwilenstrasse begrenzt das Areal im Osten.



**60** GEOTHERMIE-HEIZKRAFTWERK AU, PROJEKT  
Beim Geothermie-Heizkraftwerk wird das Bau-  
system der Fernwärmezentrale siehe Nr. 61 adaptiert.  
Die Fassadenfelder sind mit Glas gefüllt.  
> Adresse: Rechenwaldstrasse  
> Bauherrschaft: St. Galler Stadtwerke  
> Architektur: Thomas K. Keller, St. Gallen

>60\_Geothermie-Heizkraftwerk Au  
(Perspektive).

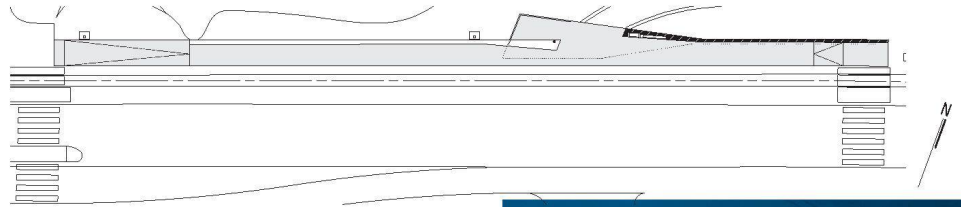


**61** FERNWÄRMEZENTRALE WALDAU, 2013  
Der Baukörper fügt sich in die Stadtstruktur ein, das  
Waldaupärkli wird weitergeführt. Das Gebäude be-  
steht aus einem vorfabrizierten Betonskelett, die Fel-  
der sind mit Recyclingbeton gefüllt. Eine Erfindung  
ist das «Solar Shed»-Dach.  
> Adresse: Schönaustrasse  
> Bauherrschaft: St. Galler Stadtwerke  
> Architektur: Thomas K. Keller, St. Gallen

**62** KUNDENZENTRUM STADTWERKE, 2010  
Leitgedanke beim Umbau war der rücksichtsvolle Um-  
gang mit der Substanz, einem postmodernen Einbau  
von Robert Bamert aus den Achtzigern. Die Materialien  
Chromstahl, Marmor, Gips und Glas sind so hoch-  
wertig, dass sie nur aufgefrischt werden mussten.  
> Adresse: Vadianstrasse 8  
> Bauherrschaft: Stadt St. Gallen, Hochbauamt  
> Architektur: Oestreich + Schmid, St. Gallen  
> Kosten (BKP 1-9): CHF 295 000.-

**63** HALTESTELLE BIRNBÄUMEN, 2010  
Die Haltestelle der Appenzeller-Bahnen-Linie Sankt  
Gallen-Trogen erschliesst das Neubaugebiet Birn-  
bäumen. Zwei Mauerkronen thematisieren die markan-  
te Steigung und inszenieren den Ausblick. An der  
Schnittstelle der beiden Mauern entwickeln sich diese  
zu einem gedeckten Wartebereich.  
> Adresse: Speicherstrasse  
> Bauherrschaft: Appenzeller Bahnen  
> Architektur: plan b, Zürich, Waldstatt, Goldach  
> Kosten (BKP 1-9): CHF 950 000.-

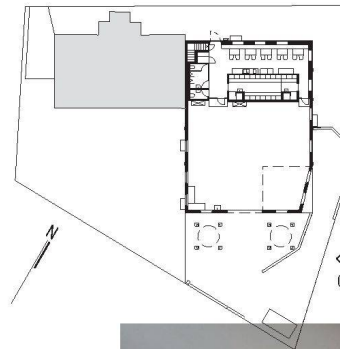
✓63\_Haltestelle Birnbäumen, Grundriss.



>63\_Haltestelle Birnbäumen.



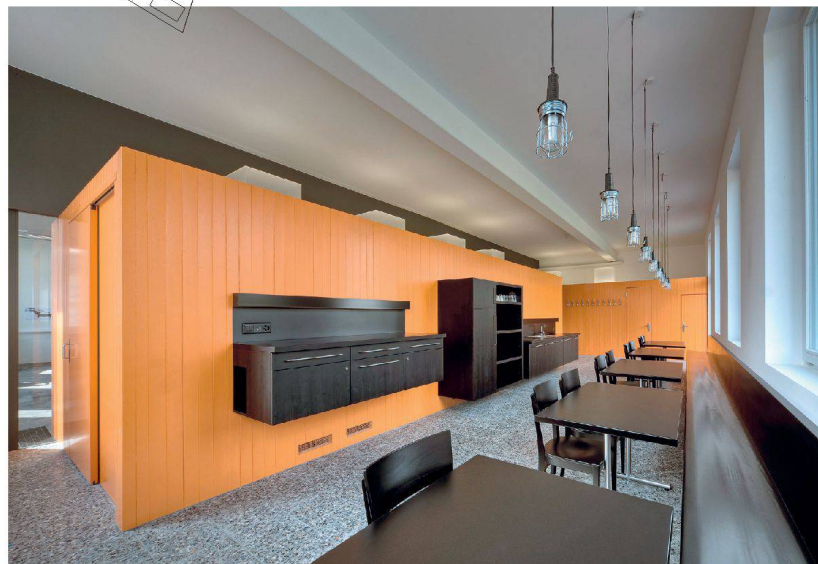
**64** SANIERUNG «GANGGELIBRUGG», 2010  
Die 1936/37 erstellte Brücke ist einer der höchsten  
Fussgängerstege Europas. Die schwingungsanfällige  
Konstruktion wurde gemäss den heutigen Normen  
und den Anforderungen des Denkmalschutzes saniert.  
> Adresse: Haggenbrücke  
> Bauherrschaft: Stadt St. Gallen, Gemeinde Stein  
> Planung: Basler & Hofmann, Zürich



<65\_Strassenwärtermagazin,  
Grundriss.

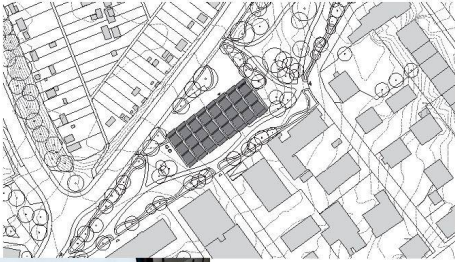
**65** STRASSENWÄRTERMAGAZIN, 2009  
In einer zuvor offenen Garagenhalle wurden zwei Ein-  
bauten mit Garderoben und Sanitäranlagen unter-  
gebracht. Die orangen Container trennen den Aufent-  
haltsraum, ausgerüstet mit einer langen Bank, ab.  
> Adresse: Mövenstrasse 14  
> Bauherrschaft: Stadt St. Gallen  
> Architektur: Hug Architekten, St. Gallen  
> Kunst: Elisabeth Nembrini, St. Gallen  
> Kosten (BKP 1-9): CHF 700 000.-

**66** PASSERELLE BÖSCHENMÜHLE, 2008  
Die Passerelle verbindet das Parkdeck mit dem Spital-  
haupteingang. Der Treppenturm mit Glaslift ist  
ein Sichtbetonbau, die Passerelle besteht aus Stahl.  
> Adresse: Kantonsspital, Lindenstrasse  
> Bauherrschaft: Kanton St. Gallen  
> Architektur: Doris Königer, zusammen mit Architektur  
Gross, St. Gallen  
> Kosten (BKP 1-9): CHF 1,3 Mio.



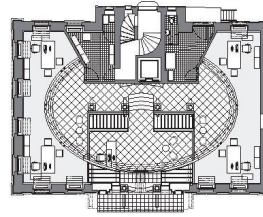
^65\_Strassenwärtermagazin

✓61\_Fernwärmezentrale Waldau.



<61\_Fernwärmezentrale Waldau (Visualisierung).

✓62\_Kundenzentrum Stadtwerke.



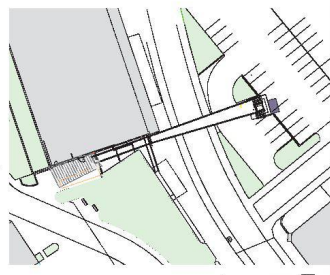
<62\_Kundenzentrum Stadtwerke, Erdgeschoss.

✓64\_Haggenbrücke, die «Gangelibrigg».



<64\_Haggenbrücke

>66\_Passerelle Böschmühle, Grundriss.



>66\_Passerelle Böschmühle.

